



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды**

Шестьдесят шестая сессия
Женева, 3–7 июня 2013 года

**Доклад Рабочей группы по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды (GRPE) о работе
ее шестьдесят шестой сессии (3–7 июня 2013 года)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	2–4	4
III. Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня).....	5–12	5
IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня).....	13–30	6
A. Всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ).....	13–19	6
B. Процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПИМСКВ).....	20–21	8
C. Правила ООН № 68 (измерение максимальной скорости, включая электромобили), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами M ₁ и N ₁), 101 (выбросы CO ₂ /расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения).....	22–30	8

V.	Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)	31–41	10
A.	Большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС).....	31–33	10
B.	Модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)	34–36	10
C.	Правила № 49 ООН (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (работающими на СНГ и КПП))	37–40	11
D.	Глобальные технические правила (гтп) ООН № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные требования, касающиеся бортовых диагностических систем для двигателей большой мощности (ВС-БГС)) и 10 (выбросы вне цикла испытаний (ВВЦ))	41	12
VI.	Правила ООН № 85 (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) и 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) (пункт 5 повестки дня).....	42–44	12
VII.	Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника.....	45–46	13
A.	Правила ООН № 96 (выбросы загрязняющих веществ дизельными двигателями (сельскохозяйственных тракторов)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники)	45	13
B.	ГТП № 11 ООН (двигатели).....	46	13
VIII.	Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня).....	47–49	13
IX.	Газомоторные транспортные средства (ГМТС) (пункт 8 повестки дня).....	50–53	14
X.	Мотоциклы и мопеды (пункт 9 повестки дня).....	54–59	15
A.	Требования к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) транспортных средств категории L.....	54–57	15
B.	Правила ООН № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами).....	58	15
C.	ГТП № 2 ООН (всемирный цикл испытаний мотоциклов (ВЦИМ))...	59	16
XI.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 10 повестки дня)....	60–61	16
XII.	Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС) (пункт 11 повестки дня).....	62–63	16
XIII.	Качество топлива (КТ) (пункт 12 повестки дня)	64–65	17
XIV.	Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 13 повестки дня)	66–68	17
XV.	Возможность утилизации (пункт 14 повестки дня)	69–71	17
XVI.	Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры): Предписание № 1 ООН (охрана окружающей среды) (пункт 15 повестки дня).....	72	18

XVII.	Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 16 повестки дня)	73	18
XVIII.	Выборы должностных лиц (пункт 17 повестки дня).....	74	18
XIX.	Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)	75–81	19
	A. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВВТС).....	75–77	19
	B. Канцерогенное воздействие отработавших газов дизельных двигателей.....	78–80	19
	C. Выражение признательности	81	20
XX.	Предварительная повестка дня следующей сессии.....	82–86	20
	A. Следующая внеочередная сессия GRPE.....	82	20
	B. Следующая очередная сессия GRPE	83	20
	C. Предварительная повестка дня следующей очередной сессии GRPE	84	20
	D. Неофициальные совещания в связи со следующей очередной сессией GRPE	85–86	22
Приложения			
I.	Перечень неофициальных документов, распространенных без официального условного обозначения		24
II.	Неофициальные совещания, проводившиеся в связи с сессией GRPE.....		28
III.	Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE.....		29
IV.	Предложение по дополнению 6 к Правилам № 115 ООН		31
V.	Положение о круге ведения и правила процедуры неофициальной группы по программе измерения уровня выбросов твердых частиц (ПИЧ).....		33
VI.	Положение о круге ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по экологическим требованиям и требованиям к тяговым характеристикам (ЭТТХ) транспортных средств категории L		38

I. Участники

1. Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) провела свою шестьдесят шестую сессию 3–7 июня 2013 года под руководством Председателя г-на Кристофа Альбуса (Германия) и заместителя Председателя г-на Шриканта Марата (Индия). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690 с поправками) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея (Кореи), Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки (США), Франции, Швейцарии, Швеции, Южной Африки и Японии. Участвовали также эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Ассоциации по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов (АВАКН), Европейской ассоциации производителей двигателей внутреннего сгорания (ЕВРОМОТ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД/МЕМА/ЯПАД), Европейской федерации по транспорту и окружающей среде (ТОС), Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ), Европейской технической организации по вопросам пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах (МАПГТ/ПГТ–Глобал), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной ассоциации заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ) и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По особому приглашению Председателя в работе сессии приняли участие также эксперты от следующих организаций и компаний: Комиссии по экологической промышленности (КЭП), Европейской ассоциации по усовершенствованным перезаряжаемым батареям, "Хориба лимитед", "Хёндэ мобис", Ассоциации корейских предприятий автомобильной промышленности (КАМА), Технического комитета европейских производителей нефтяных добавок (ЕСФХП-ТКД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/5 и Corr.1,
неофициальные документы GRPE-66-01-Rev.2,
GRPE-66-14-Rev.1 и GRPE-66-18-Rev.3

2. После краткого выступления секретаря WP.29, подчеркнувшего важность работы, проводимой в области ВПИМ, и предложившего поддержку секретариата, GRPE утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/5 и Corr.1). GRPE добавила новые пункты, касающиеся качества воздуха внутри транспортных средств (КВВТС), канцерогенного воздействия отработавших газов дизельных двигателей и выражения признательности (см. GRPE-66-18-Rev.3). GRPE приняла к сведению документ GRPE-66-01-Rev.2 об организации совещаний неофициальных групп GRPE.

3. Неофициальные документы, распространенные в ходе сессии GRPE, перечислены в приложении I. В приложении II содержится перечень неофициальных совещаний, проводившихся в связи с сессией GRPE. В приложении III перечислены неофициальные рабочие группы, целевые группы и подгруппы

GRPE и приведена подробная информация об их председателях, секретарях и окончании их мандата.

4. Секретариат представил документ GRPE-66-14-Rev.1, содержащий общую информацию о работе сессии. Внеочередная сессия GRPE состоится 14 ноября 2013 года. Официальные рабочие документы к ней должны быть представлены не позднее 22 августа 2013 года. Следующая очередная сессия GRPE состоится 7–10 января 2014 года. Официальные рабочие документы к январской сессии 2014 года должны быть представлены не позднее 15 октября 2013 года. Председателям и секретарям неофициальных рабочих групп было предложено связаться с секретариатом, чтобы определить расписание совещаний неофициальных рабочих групп в ходе очередной сессии.

III. Доклад о работе последних сессий Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/1102,
неофициальные документы WP.29-159-19 и GRPE-66-15

5. Секретариат проинформировал GRPE о вопросах, которые обсуждались на последней сессии Всемирного форума (состоявшейся в марте 2013 года) (ECE/TRANS/WP.29/1102), предоставив информацию, обобщенную в документе GRPE-66-15.

6. GRPE не представила документов для принятия WP.29 в марте 2013 года.

7. В связи с Соглашением 1997 года о периодических технических осмотрах WP.29 приняла пересмотренную дорожную карту (ECE/TRANS/WP.29/1102, приложение II), подготовленную Российской Федерацией и Международным комитетом по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ) для обновления предписаний ООН. Всемирный форум просил также вспомогательные рабочие группы (в том числе GRPE) рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.29/2013/64, содержащий предложение о внесении поправок в Предписание № 1 ООН.

8. До рассмотрения на сессии в июне 2013 года Всемирный форум просил GRPE представить технические материалы для подготовки доклада об отработавших газах дизельных двигателей, учитывая включение комментариев и рекомендаций в последний проект.

9. WP.29 приняла краткий доклад об экологически чистых транспортных средствах (ЭТС) и решила приостановить деятельность неофициальной рабочей группы по ЭТС и целевой группы по ЭТС.

10. WP.29 приняла к сведению назначение эксперта от Испании специальным представителем GRPE по вопросам, касающимся Международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС), и рассмотрела первый проект пересмотренного Соглашения 1958 года (WP.29-159-19). Окончательный проект, как ожидается, будет представлен в ноябре 2013 года, когда планируется также представить первый проект Правил № 0 (содержащий требования, предъявляемые к официальному утверждению типа комплектного транспортного средства).

11. Предоставив обновленную информацию о ходе работы над подготовкой всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой

грузоподъемности (ВПИМ), WP.29 подтвердил Председателю GRPE свою готовность дать указания по нерешенным вопросам на своей сессии в июне 2013 года.

12. Обновленный круг ведения неофициальной рабочей группы по электромотоциклам и окружающей среде (ЭМОС), принятый GRPE на ее последней сессии (январь 2013 года), будет рассмотрен на сессии WP.29 в июне 2013 года.

IV. Транспортные средства малой грузоподъемности (пункт 3 повестки дня)

A. Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)

Документация: неофициальные документы GRPE-66-02, GRPE-66-34-Rev.1 и GRPE-66-36

13. Секретарь неофициальной подгруппы ВПИМ по разработке согласованного ездового цикла (СЕЦ) представил документ GRPE-66-34, содержащий доклад о ходе работы за период с января 2013 года. Отметив, что почти все открытые вопросы были решены, он сообщил, что подгруппа по СЕЦ успешно разработала согласованные циклы испытаний, включая процедуру изменения измеряемой величины от максимальных значений до минимальных (даже если формула расчета такого изменения потребует доработки после исправления незначительных неточностей), формирование режима и предписание, касающееся переключения передач (несмотря на продолжение работы по его совершенствованию). Проект окончательного доклада о разработке всемирного цикла испытаний транспортных средств малой грузоподъемности (ВЦИМ) уже подготовлен и будет включен в технический доклад.

14. Отвечая на вопрос эксперта от Италии, эксперт от ЕК пояснил, что в Европейском союзе продолжается работа в области региональных коэффициентов взвешивания. Он уточнил, что Договаривающиеся стороны не обязаны применять региональные коэффициенты взвешивания для согласованного цикла, даже если такая возможность существует, когда это оправдано региональными особенностями вождения. Упомянув, что вопрос о применении региональных коэффициентов взвешивания может быть предметом дальнейшего обсуждения, он добавил, что в настоящий момент такое обсуждение проводить не планируется, и согласился с рекомендацией GRPE о том, чтобы уточнить этот вопрос также в части А текста ГТП ООН.

15. Председатель неофициальной подгруппы по разработке процедуры испытания (РПИ) сообщил о ходе работы этой подгруппы (GRPE-66-36). Он сообщил, что необходимо решить ряд остальных открытых вопросов. В соответствии с руководящими документами (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/26 и Add.1) в круг ведения ВПИМ входят три этапа: этап I, касающийся разработки ГТП ООН (цикл испытания и процедура испытания); этап II, касающийся бортовой диагностики (БД) и дополнительной проверки (например, загрязняющих веществ, помимо CO, NO_x, углеводородов и взвешенных частиц); и этап III, касающийся требований относительно видов эталонного топлива и характеристик. Этап I можно разделить на два подэтапа в целях продолжения работы над остальными открытыми вопросами, а также доработки и исправления текста ГТП на основе результатов валидации и накопленного опыта. В ходе подэтапа 1 этапа I преду-

смачивается решить следующие вопросы: i) корректировка баланса заряда перезаряжаемой энергоаккумулирующей системы (ПЭАС); ii) процедура прогрева для регулировки сопротивления движению и динамометра; iii) нарушение скоростного следа в плане отклонений от цикла испытания, выходящих за пределы предписанных допусков; iv) определение преобладающего режима для транспортных средств с многорежимными коробками передач; и v) поправка на температуру для региональных характерных условий для определения выбросов CO₂. Следующие вопросы также можно было бы доработать на подэтапе 1 этапа I или (как запасной вариант) отложить до подэтапа 2: i) таблица стандартных значений сопротивления качению, используемых для регулировки динамометра, если сопротивление движению не может быть определено; ii) температура окружающей среды для выбега (по результатам последних дискуссий – от 5 до 40 °C ± 5 °C); и iii) коэффициенты полезности электромобилей. Если на подэтапе 1 этапа I не будет достигнуто договоренности, эти вопросы необходимо будет решать на региональном уровне. Завершая свое выступление по вопросу о ходе работы подгруппы по РПИ, ее Председатель сообщил, что метод при движении накатом и метод крутящего момента были согласованы, а методы определения с использованием аэродинамической трубы и сопоставления значений сопротивления движению будут рассмотрены, вероятно, на подэтапе 2 этапа I.

16. В связи с разработкой нормативного текста по ВПИМ Председатель подгруппы по РПИ объяснил, что до начала сессии GRPE на веб-сайте ЕЭК ООН был опубликован проект ГТП ООН (GRPE-66-02). Он напомнил о ряде крупных открытых редакционных вопросов и в общих чертах изложил график предстоящих совещаний и основные этапы завершения редакционной работы. Он уточнил, что: i) анализ результатов дискуссии, состоявшейся в GRPE, будет завершен до конца июня 2013 года; ii) в конце июня 2013 года в Брюсселе намечено провести совещание для решения неурегулированных вопросов; iii) в начале июля 2013 года среди членов ВПИМ будет распространен проект ГТП ООН; iv) в период между 19 июля 2013 года и последней неделей июля 2013 года состоится совещание редакционной группы; v) доработка проекта ГТП ООН будет завершена до истечения срока представления рабочих документов для сессии GRPE, которая будет проходить в ноябре 2013 года. Затем, как ожидается, WP.29 рассмотрит этот текст в марте 2014 года. Что касается содержания нормативного текста, то он подтвердил, что ГТП ООН будут включать в себя пояснительный раздел (часть А). Технический доклад о ГТП ООН будет распространен в качестве неофициального документа для рассмотрения на сессии GRPE в ноябре 2013 года.

17. Председатель подгруппы по РПИ и эксперт от ЕК договорились о том, что часть А будет составлена ЕК, а технический доклад будет подготовлен экспертом, нанятым в рамках деятельности в области РПИ. Оба эти документа будут распространены среди Договаривающихся сторон, которые выскажут по ним свои мнения. Эксперт от ЕК отметил, что подготовка текста части А будет завершена к концу июля 2013 года. Учитывая участие МОПАП в процессе разработки ВПИМ, эксперт от МОПАП проинформировал GRPE о своей готовности и заинтересованности в участии в подготовке текста части А и технического доклада.

18. Напомнив о руководящих документах (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/26 и Add.1) и об информации о ходе работы РПИ, Председатель GRPE, завершая свое выступление, указал, что принятие ГТП ООН ознаменует собой завершение первого подэтапа этапа I, тогда как на втором подэтапе будут внесены изменения в ГТП ООН.

19. GRPE решила, что план работы должен включать в себя принятие ГТП ООН на внеочередной сессии GRPE в ноябре 2013 года. Работа над подготовкой первой поправки к ГТП ООН начнется сразу после принятия ГТП ООН и после одобрения АС.3 просьбы соспонсоров о получении мандата на ее подготовку в рамках неофициальной рабочей группы по ВПИМ. GRPE подчеркнула необходимость определения в части А нормативного текста направлений работы, которыми необходимо будет заняться на подэтапе 2 этапа I, и решила, что: i) часть А будет распространена в конце июля 2013 года и включена в рабочий документ, который будет представлен в августе 2013 года; и ii) технический доклад будет представлен в качестве неофициального документа в ноябре 2013 года. В случае принятия обоих документов GRPE они могут быть рассмотрены в качестве рабочих документов WP.29 в марте 2014 года.

В. Процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПИМСКВ)

20. Председатель неофициальной группы по ПИМСКВ сообщил, что группа по ПИМСКВ не проводила заседаний до сессии самой GRPE, и просил предусмотреть ее совещание в связи со следующей очередной сессией GRPE в январе 2014 года. Эксперт от ЕК добавил, что первая серия пилотных испытаний была успешно завершена, несмотря на некоторые проблемы, связанные со стратегией рециркуляции одного из испытываемых транспортных средств и необходимостью повторного проведения испытания после ручной регулировки рециркуляции.

21. GRPE приняла к сведению эту информацию о ходе работы.

С. Правила ООН № 68 (измерение максимальной скорости, в том числе электромобилей), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/10,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11,
неофициальные документы GRPE-66-04-Rev.1,
GRPE-66-16, GRPE-66-17, GRPE-66-22 и GRPE-66-32

22. Представив документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11, содержащий предложение о включении в Правила № 83 ООН стандарта Евро-6, касающегося выбросов загрязняющих выхлопных газов (разъяснения см. также в документе GRPE-66-22), эксперт от ЕК пояснил, что дальнейшие поправки к стандарту Евро-6 будут предположительно согласованы в июле 2013 года. Первоначально планировалось включить эти поправки в Правила № 83 ООН путем принятия документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11 (с содержащимися в документе GRPE-66-04-Rev.1 поправками, касающимися выбора шин) в ходе текущей сессии GRPE и представить изменения, которые будут согласованы в июле 2013 года, на рассмотрение сессии GRPE в январе 2014 года.

23. Эксперт от МОПАП предложил отложить принятие документа ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11 (и связанных с ним изменений, включая изменения, содержащиеся в документе GRPE-66-32 и касающиеся требований в отношении дневных ходовых огней и технических ошибок) из-за путаницы, ко-

торая может быть вызвана предстоящими поправками к нормативным текстам стандарта Евро-6.

24. Эксперты от Германии и Нидерландов поддержали подход, предложенный МОПАП. Эксперт от Германии заявил также, что требования стандарта Евро-6, касающиеся транспортных средств, использующих в качестве топлива смесь водорода и природного газа, будут введены после введения требований, касающихся безопасности. Эксперт от ЕК пояснил, что в Европейском союзе установление требований в отношении выбросов не предполагает возможности допущения типа комплектного транспортного средства, поскольку такое допущение будет возможно только после определения и принятия положений, касающихся безопасности. Предупредив участников об отсутствии в нормативно-правовой базе ООН требований о допущении типа комплектного транспортного средства, эксперт от МОПАП добавил, что введение в Правила № 83 ООН требований в отношении выбросов транспортными средствами, использующими в качестве топлива смесь водорода и природного газа, может быть в случае необходимости пересмотрено.

25. GRPE решила, что все изменения, внесенные на текущей сессии GRPE в документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11, а также изменения, являющиеся результатом обсуждений, которые запланировано провести в рамках Европейского союза в июле 2013 года, и другие возможные изменения будут включены в новый рабочий документ, который будет представлен на сессии GRPE в январе 2014 года.

26. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-66-16, содержащий предложение о внесении поправок в поправки серии 06 к Правилам № 83 ООН для согласования требований в отношении выбросов, предъявляемых к транспортным средствам, используемым для перевозок общественным транспортом (в настоящее время на базе транспортных средств М), с требованиями, применяемыми в Европейском союзе (с учетом также возможности ограничений для транспортных средств N₁, класс 3).

27. GRPE поручила секретариату распространить документ GRPE-66-16 в качестве официального документа для рассмотрения на сессии GRPE в январе 2014 года.

28. Представляя документ GRPE-66-22, эксперт от ЕК пояснил, что введение стандарта Евро-6 служит также обоснованием для предложений (содержащихся в документах ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/9 и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/10 соответственно) о внесении поправок в Правила № 101 и 103 ООН.

29. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-66-17, пояснив, что в нем содержатся поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/9 и дополнительные поправки к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН, касающиеся требования в отношении дневных ходовых огней и расхода топлива транспортных средств, работающих на топливных элементах.

30. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/9 с поправками, содержащимися в документе GRPE-66-17, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/10 без поправок. GRPE поручила секретариату представить принятые предложения WP.29 и AC.1 на их сессиях в ноябре 2013 года соответственно в качестве дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 101 и дополнения 4 к поправкам серии 00 к Правилам № 103.

V. Большегрузные транспортные средства (пункт 4 повестки дня)

A. Большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС)

Документация: неофициальные документы GRPE-66-23 и GRPE-66-24

31. Секретарь группы по БГТС представил документы GRPE-66-23 и GRPE-66-24, содержащие информацию о ходе работы по БГТС. Он кратко проинформировал о тринадцатом и четырнадцатом совещаниях группы, особо отметив решение об изменении ГТП № 4 ООН путем включения в них нового приложения. Разъяснив состояние программ валидационных испытаний, он просил Договаривающиеся стороны представить к октябрю 2013 года дополнительные материалы, касающиеся оценки испытаний на динамометрическом стенде и испытаний блока питания. Он подтвердил, что Агентство по охране окружающей среды США просило включить в ГТП ООН положения об испытании и проверке трансмиссии, и выразил заинтересованность в том, чтобы принять участие во второй программе валидационных испытаний. Была создана редакционная группа для разработки ГТП ООН, хотя вопрос о назначении технического секретаря остается открытым. Проект ГТП ООН будет представлен на следующей очередной сессии GRPE в январе 2014 года, когда будет также представлен заключительный доклад. Предполагается, что текст, содержащий поправки к ГТП № 4 ООН, будет официально представлен в июне 2014 года.

32. Уделив особое внимание вопросу об измерении выбросов CO₂ (который является частью мандата БГТС) и приняв во внимание то обстоятельство, что Договаривающиеся стороны ввели собственные региональные правила, касающиеся выбросов CO₂ большегрузными транспортными средствами, он сообщил, что неофициальная рабочая группа разработает процедуру измерения выбросов CO₂ таким образом, чтобы при необходимости ее можно было использовать в дополнение к региональным правилам, регламентирующим выбросы CO₂. GRPE согласилась с подходом, изложенным Председателем БГТС.

33. В ответ на просьбу эксперта от Кореи ознакомиться с ситуацией, касающейся выбросов CO₂ большегрузными автомобилями в Европейском союзе, GRPE предложила эксперту от ЕЭК представить обновленную информацию на следующей очередной сессии GRPE в январе 2014 года.

B. Модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/6,
неофициальные документы GRPE-66-06, GRPE-66-07,
GRPE-66-08, GRPE-66-28 и GRPE-66-42

34. После обзора работы группы по МУОВ (GRPE-66-42) Председатель группы по МУОВ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/6, в котором содержатся предложение по новым правилам ООН, касающимся МУОВ, а также: i) документ GRPE-66-28, заменяющий документ GRPE-66-06 и предусматривающий изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/6, о введении предельных значений и включении графика последовательности операций в приложение 8; и ii) проект предложения по поправкам серии 01 к Правилам ООН, касающимся МУОВ (GRPE-66-07). Эти тексты нацелены на улучшение

ние качества атмосферного воздуха путем сокращения выбросов взвешенных частиц и/или NO_x. Они позволяют решить проблему выбросов NO₂ с помощью четырех классов систем. Единственный нерешенный вопрос в отношении поправок серии 01 касается требований к выбросам NO₂ для систем улавливания, которые допускают незначительное увеличение прямых выбросов NO₂ (GRPE-66-08).

35. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/6 с поправками, содержащимися в документе GRPE-66-28, и просила секретариат представить итоговое предложение WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2013 года.

36. GRPE также просила неофициальную группу по МУОВ представить обновленный вариант первой поправки к Правилам ООН, касающимся МУОВ (GRPE-66-07), с учетом обновлений, согласованных в результате дальнейших обсуждений, с тем чтобы секретариат мог подготовить официальный документ к сессии GRPE, которая состоится в январе 2014 года.

С. Правила № 49 ООН (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (работающими на СНГ и КПП))

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/7,
ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/8,
неофициальные документы GRPE-66-10,
GRPE-66-25, GRPE-66-35-Rev.1 и GRPE-66-39

37. Председатель неофициальной группы по газомоторным транспортным средствам (ГМТС) представил: i) документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/7 с предложением о внесении поправок в поправки серии 05 к Правилам № 49 ООН в целях распространения требований "Евро V", касающихся выбросов загрязняющих веществ, на двухтопливные двигатели и транспортные средства большой мощности; и ii) документ GRPE-66-25 (кратко представленный в документе GRPE-66-39), в котором пересматриваются методы расчета, используемые также для двухтопливных двигателей в соответствии с "Евро VI", и содержится обновленная информация о предельных значениях выбросов углеводородов и ряд редакционных изменений.

38. Эксперт от ЕК представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/8 и GRPE-66-10, содержащие изменения к поправкам серии 06 к Правилам № 49 ООН, направленные на ограничение вероятности неверного толкования нормативного текста.

39. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-66-35-Rev.1, предусматривающий возможность временного отключения БД-системы при очень низких температурах (сначала предложив -18°C в качестве порогового значения, а затем согласившись на -22°C) исходя из того, что только часть пробега транспортного средства выполняется в этих условиях и что при очень низких температурах затрудняется обеспечение точности функционирования устройств БД. Несмотря на необходимость обеспечения регулирования выбросов загрязняющих веществ также в самых холодных регионах и городах, эксперт от Швеции согласился с предложением о пороговом значении, равном -22°C . Эксперт от Норвегии поддержал заявление эксперта от Швеции. Эксперт от ЕК также поддержал позицию Швеции, подчеркнув, что отключение должно быть ограниче-

но временем, в течение которого значения температуры остаются ниже порога отключения.

40. GRPE приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/7 с поправками, содержащимися в документе GRPE-66-25, и документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/8 с поправками, содержащимися в документах GRPE-66-10 и GRPE-66-35-Rev.1. GRPE просила секретариат представить итоговые предложения WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2013 года соответственно в качестве дополнения 6 к поправкам серии 05 к Правилам № 49 и дополнения 2 к поправкам серии 06 к Правилам № 49.

D. Глобальные технические правила (ГТП) ООН № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные требования, касающиеся бортовых диагностических систем для двигателей большой мощности (ВС-БДС)) и 10 (выбросы вне цикла испытания (ВВЦ))

41. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к ГТП № 4, 5 и 10 ООН.

VI. Правила ООН № 85 (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) и 115 (модифицированные системы СНГ и КПП) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRPE-66-19

42. Председатель группы по ГМТС представил разъяснения в отношении предложения по внесению поправок в Правила № 115 ООН (GRPE-66-19) путем исправления ошибки и согласования его положения с соответствующими положениями Правил № 83 ООН. С учетом характера этой поправки эксперт от Италии предложил в порядке исключения представить это предложение непосредственно WP.29.

43. GRPE просила секретариат представить документ, воспроизведенный в приложении IV, в качестве рабочего документа непосредственно WP.29 и AC.1 для рассмотрения на их сессиях в ноябре 2013 года как дополнение 6 к Правилам № 115 ООН.

44. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к Правилам № 85 ООН.

VII. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника (пункт 6 повестки дня)

A. Правила ООН № 96 (выбросы загрязняющих веществ дизельными двигателями (сельскохозяйственных тракторов)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной подвижной техники)

45. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к Правилам № 96 и 120 ООН.

B. ГТП № 11 ООН (двигатели)

46. Никаких предложений по поправкам к Глобальным техническим правилам № 11 ООН не поступило.

VIII. Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) (пункт 7 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRPE-66-21-Rev.1 и GRPE-66-30

47. Используя данные, содержащиеся в документе GRPE-66-21-Rev.1, Председатель неофициальной группы по ПИЧ кратко изложил предложение о круге ведения группы (GRPE-66-30) и представил обзор соответствующей программы работы. Он пояснил, что максимально широкий круг ведения сохраняется намеренно (например, в него были также включены выбросы ВЧ, не связанные со сжиганием топлива), тогда как предложенная программа работы ограничена наиболее приоритетными вопросами. Мандат работы группы по Программе измерения выбросов взвешенных частиц должен быть завершен к июню 2017 года. Он добавил, что для решения возникающих проблем, таких как разработка и валидация новых процедур испытания (например, систем измерения количества частиц, совместимых с переносными системами измерения выбросов (ПСИВ)), и для рассмотрения таких вопросов, как износ шин/тормозов, может потребоваться продление мандата.

48. Эксперт от Индии поинтересовался возможностью рассмотрения вопроса, касающегося двигателей, работающих на газообразном топливе и топливных смесях. Председатель группы по ПИЧ пояснил, что вопросы, касающиеся выбросов двигателями всех типов, уже входят в круг ведения группы по ПИЧ. Отвечая на второй вопрос о том, имеется ли возможность проанализировать характер частиц и их опасность для здоровья, Председатель группы по ПИЧ пояснил, что решение этих задач потребовало бы не только наличия специального оборудования и знаний, но было бы также сопряжено со значительными научными проблемами. Отвечая на замечания и вопросы со стороны Российской Федерации и КСАОД об износе шин и тормозов, он подтвердил, что, даже если эти вопросы и входят в круг ведения группы по ПИЧ, в ходе текущей работы предполагается сосредоточиться главным образом на таких ранних стадиях, как обзор литературы.

49. GRPE одобрила результаты проделанной работы и утвердила обновленный круг ведения группы по ПИЧ, воспроизведенный в приложении V, подтвердив широкий охват сферы деятельности, согласившись с приоритетами, предложенными Председателем группы по ПИЧ, и отметив, что работа не может одновременно проводиться по всем направлениям.

IX. Газомоторные транспортные средства (ГМТС) (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRPE-66-05, GRPE-66-20, GRPE-66-26 и GRPE-66-27

50. Председатель неофициальной группы по ГМТС сообщил о ходе работы этой группы (GRPE-66-26). Он пояснил, что деятельность Целевой группы по двухтопливным двигателям большой мощности (ЦГ ДТБМ) сосредоточена на предложениях, обсуждаемых в рамках пункта 4 с) повестки дня (Правила № 49 ООН). Группа по ГМТС провела также работу в отношении предложений, обсуждаемых в рамках пункта 5 повестки дня (Правила № 115 ООН), и просьбы Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), в адрес GRPE рассмотреть, применительно к экологическим вопросам, предложение по поправкам к Правилам № 110 ООН (специальное оборудование для использования КПП/СПГ), принятое на ее 104-й сессии (GRPE-66-05). Он пояснил, что предстоящая работа группы по ГМТС будет направлена на разработку новых правил ООН, касающихся модифицированных двухтопливных двигателей большой мощности.

51. Что касается просьбы GRSG, то Председатель группы по ГМТС кратко представил документы GRPE-66-20 и GRPE-66-27, подготовленные Целевой группой по сжиженному природному газу (ЦГ СПГ). В этих документах содержится информация об экологических аспектах, в связи с которыми GRSG просила GRPE изучить вопрос об удалении сжиженного природного газа (СПГ) в атмосферу.

52. Эксперт от Италии поддержал предложение о разработке новых правил ООН, касающихся модифицированных двухтопливных двигателей большой мощности. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость обеспечить, чтобы на первоначальном этапе сфера действия этих новых правил ООН была ограничена автотранспортными средствами большой грузоподъемности и газодизельными транспортными средствами. Возможность расширения их сферы действия (например, ее распространения на внедорожную подвижную технику) должна быть изучена на более позднем этапе.

53. GRPE высоко оценила прогресс, достигнутый этой группой, одобрила ее предложение о разработке новых правил ООН, касающихся модифицированных двухтопливных двигателей большой мощности, и, учитывая просьбу GRSG, решила не предпринимать нормативных шагов в отношении экологических вопросов. GRSG будет проинформирована об этом в докладе по GRPE.

Х. Мотоциклы и мопеды (пункт 9 повестки дня)

А. Требования к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) транспортных средств категории L

Документация: неофициальные документы GRPE-66-11, GRPE-66-12 и GRPE-66-31

54. Председатель группы по ЕППР представил документ GRPE-66-11, содержащий обновленные положения о круге ведения и правила процедуры неофициальной группы, рассмотренные GRPE в январе 2013 года, в целях их утверждения. Представляя документ GRPE-66-31, он выделил основные направления работы, проинформировал о результатах обсуждений, состоявшихся на последних совещаниях, и ознакомил участников с проектом "дорожной карты", в котором в общих чертах изложены и планы работы группы на ближайшие месяцы. Подчеркнув, что работа будет связана с Соглашениями 1998 и 1958 годов, он отметил, что в первую очередь группа рассмотрит вопросы о результате испарения, требованиях в отношении БД и выбросах отработавших газов.

55. Председатель группы по ЕППР представил документ GRPE-66-12, содержащий просьбу о предоставлении мандата на внесение поправок в ГТП № 2 ООН и на разработку новых ГТП ООН, касающихся требований к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) транспортных средств малой грузоподъемности. Он пояснил, что это обусловлено продолжающимся в Европейской комиссии пересмотром требований к экологической эффективности и тяговым характеристикам для допущения типа транспортных средств категории L и направлено на более полное согласование этого вопроса на глобальном уровне.

56. Отвечая на поднятый МАЗМ вопрос о необходимости мандата на разработку новых ГТП ООН, Председатель группы по ЕППР предложил при разработке ГТП ООН идти по тому же пути, что и в случае БД. В ответ на просьбу эксперта от Италии о разъяснениях относительно намерений группы по ЕППР и связи с классификацией транспортных средств и распространением ВЦИМ на мопеды, Председатель группы по ЕППР подтвердил, что предполагается пересмотреть классификацию и сферу действия ГТП № 2 ООН, и добавил, что для принятия конкретных решений по этому вопросу необходимо продолжить обсуждение с заинтересованными сторонами.

57. GRPE одобрила обновленный круг ведения группы по ЕППР, воспроизведенный в приложении VI. GRPE рассмотрела также документ GRPE-66-12, высказавшись за его представление на рассмотрение WP.29 и AC.3 на их следующей сессии, и одобрила просьбу о предоставлении мандата на внесение поправок в ГТП № 2 ООН, разработку новых ГТП ООН (в случае необходимости) и на изменение и/или разработку правил ООН.

В. Правила ООН № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами) ООН

58. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к правилам № 40 и 47 ООН.

С. ГТП № 2 ООН (всемирный цикл испытаний мотоциклов (ВЦИМ))

59. GRPE не получила никаких новых предложений по поправкам к ГТП № 2 ООН.

XI. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС) (пункт 10 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRPE-66-38

60. Секретарь неофициальной группы по ЭМОС представил документ GRPE-66-38, сообщив о недавних совещаниях и о разработке справочного руководства по нормативной деятельности. Он подробно проинформировал о рассмотрении вопросника, использовании определений, участии МОПАП в процессе пересмотра и в редакционной работе. Он подчеркнул важное значение координации деятельности с другими рабочими группами GRPE, конкретно упомянув ОСУТС, ВПИМ, БГТС и ЕППР. В настоящее время группа рассматривает потенциальные пробелы в нормативной базе, касающиеся энергоэффективности транспортных средств энергетического диапазона, эксплуатационных характеристик и долговечности аккумуляторов. В руководство будут также включены положения, касающиеся регулятивных стимулов, стандартов и зарядки электромобилей. Предложив заинтересованным сторонам представить информацию, которая может способствовать улучшению рекомендаций, он завершил свое выступление кратким обзором предстоящих совещаний и деятельности группы.

61. GRPE высоко оценила результаты работы этой группы.

XII. Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС) (пункт 11 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRPE-66-29

62. Председатель GRPE и неофициальной группы по ОСУТС представил документ GRPE-66-29, содержащий доклад о разработке рамочной системы определений транспортных средств, силовых установок, преобразователей энергии (например, двигателя внутреннего сгорания, электрогенератора, топливного элемента) и энергоаккумулирующих систем (например, топливного бака, топливных баллонов, аккумуляторной батареи). Определения, которые будут подготовлены в тесном сотрудничестве с ВПИМ, будут представлены GRPE, WP.29 и AC.3 для включения в приложения к СР.3 и СпР.1. Документ с этими определениями будет сопровождать пояснительная записка о работе по ОСУТС. Термины и структура некоторых определений уже согласованы, хотя на рассмотрении еще находится ряд открытых вопросов. В январе 2014 года GRPE будет представлен соответствующий документ.

63. GRPE высоко оценила результаты работы этой группы и решила обратиться к WP.29 с просьбой о продлении ее мандата до марта 2014 года.

XIII. Качество топлива (КТ) (пункт 12 повестки дня)

64. После представления краткой информации Председателем GRPE, напомнившим о рекомендациях в отношении качества топлива, которые были включены в СР.3 и СпР.1, эксперт от МОПАП подчеркнул важное значение связи между экологически чистыми транспортными средствами и более чистыми видами топлива. Он обратил особое внимание на то, что более чистые виды топлива позволяют внедрять эффективные технологии контроля за выбросами загрязнителей, и сообщил, что к следующей очередной сессии GRPE, которая состоится в январе 2014 года, будет представлен соответствующий неофициальный документ.

65. GRPE решила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей очередной сессии.

XIV. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) (пункт 13 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRPE-66-13 и GRPE-66-33

66. Приняв к сведению, что МОПАП сняла свои замечания (GRPE-66-33), специальный представитель по МОУТКТС внес на рассмотрение документ GRPE-66-13. Он напомнил, что GRPE должна принять решение об уровне приоритетности правил ООН, перечисленных в GRPE-66-13, не позднее чем на своей шестьдесят шестой сессии. Он напомнил GRPE о необходимости пересмотра потенциальных вопросов, применимых к МОУТКТС, а также определения спонсоров для работы над каждым потенциальным вопросом МОУТКТС. Он не получил от Договаривающихся сторон никаких замечаний относительно изменений предполагаемых поправок к правилам ООН.

67. Эксперт от МОПАП подтвердил отзыв документа GRPE-66-33 и выразил согласие с приоритетами, изложенными в документе GRPE-66-13.

68. Рассматривая потенциальные вопросы, GRPE подтвердила, что в документе GRPE-66-13 указаны правильные приоритеты. GRPE сочла, что спонсоров по вопросам № 52 и 56 невозможно определить пока ГТП ООН, касающиеся ВПИМ, не будут приняты и включены в Правила № 83 и 101 ООН или в какие-либо новые правила ООН ГТП ООН, касающиеся ВПИМ. При транспонировании ГТП ООН, касающихся ВПИМ, необходимо будет учесть требования МОУТКТС. Спонсоры, отвечающие за вопросы транспонирования, должны будут отвечать и за обеспечение согласованности с требованиями МОУТКТС.

XV. Возможность утилизации (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/50,
неофициальные документы GRPE-66-37 и GRPE-66-41

69. После сессии GRPE, состоявшейся в январе 2013 года, на рассмотрение сессии WP.29, запланированной на 25–28 июня 2013 года, был представлен документ ECE/TRANS/WP.29/2013/50, содержащий предложение по новым правилам, касающимся возможности утилизации автотранспортных средств.

70. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRPE-66-37, содержащий предложение о включении положений, касающихся маркировки пластмассовых компонентов и предоставления информации об использовании тяжелых металлов. Эксперт от МОПАП представил документ GRPE-66-41, содержащий ряд поправок к предложению, изложенному в документе GRPE-66-37. Он предложил ряд изменений, касающихся маркировки пластмассовых компонентов, и более существенные изменения в отношении тяжелых металлов. Последнее предложение касалось соблюдения ограничений для материалов и веществ, таких как свинец, ртуть, кадмий, шестивалентный хром, в рамках контрактных договоренностей с поставщиками, чтобы избежать значительной административной нагрузки. Эксперт от ЕК сообщил о готовности ЕК обсудить предлагаемые поправки в целях нахождения приемлемого компромисса. Он проинформировал также о том, что из-за административных проблем ЕК будет не в состоянии голосовать за эти Правила ООН на сессии WP.29 в июне 2013 года.

71. GRPE предложила заинтересованным сторонам достичь договоренности, настоятельно просив их сделать это до следующей сессии WP.29 в июне 2013 года. В случае достижения договоренности GRPE за принятие WP.29 этих правил в ноябре 2013 года. Если между заинтересованными сторонами не будет достигнуто договоренности, в январе 2014 года это предложение будет вновь передано GRPE для дальнейшего рассмотрения.

XVI. Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры): Предписание № 1 ООН (охрана окружающей среды) (пункт 15 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2013/64

72. По просьбе WP.29 GRPE рассмотрела предложение о внесении поправок в Предписание № 1 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2013/64). Договаривающиеся стороны Соглашения 1997 года не высказали по этому предложению никаких негативных замечаний. GRPE одобрила это предложение.

XVII. Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов загрязняющих веществ (пункт 16 повестки дня)

73. GRPE не получила никаких новых предложений в отношении обмена информацией по этому пункту повестки дня. Как было решено при обсуждении пункта 4 а) повестки дня, GRPE предложила эксперту от ЕК представить к следующей очередной сессии GRPE в январе 2014 года обновленную информацию о европейской политике, касающейся выбросов CO₂ большегрузными транспортными средствами.

XVIII. Выборы должностных лиц (пункт 17 повестки дня)

74. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (TRANS/WP.29/690 и Amend.1) и с учетом того, что в ноябре 2013 года состоится внеочередная сессия GRPE, Рабочая группа единогласно переизбрала г-на К. Альбуса (Германия) и г-на С.Р. Марата (Индия) соответственно Председателем и заместителем

Председателя для сессий, запланированных на 2014 год. Они будут также руководить работой внеочередной сессии GRPE в ноябре 2013 года.

XIX. Прочие вопросы (пункт 18 повестки дня)

A. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС)

Документация: неофициальные документы GRPE-66-03 и GRPE-66-40

75. Эксперт от Кореи представил документ GRPE-66-03, содержащий предложение о разработке новых ГТП ООН, касающихся качества воздуха внутри транспортных средств (КВТС), в целях охраны здоровья потребителей, обеспечения безопасных условий вождения, защиты от воздействия вредных веществ и сведения к минимуму выбросов вредных веществ при изготовлении транспортных средств. Это предложение было подкреплено сообщением (GRPE-66-40) о последних исследованиях в данной области.

76. Эксперт от США проявил интерес к этому предложению. Отвечая на конкретные вопросы, заданные экспертами от США и Российской Федерации, эксперт от Кореи уточнил, что испытания по определению качества воздуха внутри транспортных средств проводятся на новых транспортных средствах и в лабораторных условиях.

77. GRPE решила проинформировать WP.29 об этом предложении в июне 2013 года. GRPE напомнила также, что запросы о разрешении вносить изменения и/или разрабатывать ГТП ООН представляются непосредственно Договаривающимися сторонами Всемирному форуму WP.29 и AC.3, и предложила Корею сделать это.

B. Канцерогенное воздействие отработавших газов дизельных двигателей

Документация: неофициальный документ GRPE-66-09-Rev.1

78. Секретариат представил документ GRPE-66-09-Rev.1, в котором содержится пересмотренный проект доклада о воздействии дизельных транспортных средств и двигателей на качество воздуха, а также о воздействии выбросов загрязняющих веществ на окружающую среду и здоровье человека. Секретариат пояснил, что этот доклад, основанный на документе GRPE-65-05, включает замечания, полученные к концу марта 2013 года, как это было решено на сессии GRPE в январе 2013 года. В частности, в нем содержится обновленная информация о деятельности WP.29, реорганизации содержания для улучшения представления хода обсуждения вопросов политики, расширении географической сферы с целью включения сведений о Северной Америке и Японии, а также о выводах и рекомендациях.

79. Канада, Российская Федерация и МОПАП приветствовали улучшения в документе. Эти делегации и Евромот направили в секретариат ряд комментариев, касающихся важного значения качественного топлива для создания более чистых автомобильных технологий, возможности рассмотрения вопроса о выбросе взвешенных частиц в результате эксплуатации шин, необходимости обновления информации о работе над ПИЧ с учетом обновленного круга ведения группы по ПИЧ, исправления конкретных заявлений, и других вопросов, связанных с выполнением решений ВОЗ. Вновь заявив о необходимости ограниче-

ния доклада техническими вопросами и не подвергая сомнению выводы ВОЗ, секретариат приветствовал эти комментарии и предложил заинтересованным сторонам представить в течение недели конструктивные письменные материалы, чтобы успеть включить их в обновленный вариант документа для рассмотрения WP.29 на его сессии в июне 2013 года. Председатель GRPE подчеркнул необходимость обеспечения того, чтобы эти комментарии вносили конструктивный вклад в улучшение доклада. Эксперт от Германии поддержал включение рекомендации в отношении более чистых видов топлива как катализаторов технологий, позволяющих смягчить последствия выбросов.

80. GRPE поддержала этот документ. С учетом плотного графика, необходимого для рассмотрения этого документа в рамках ООН, GRPE решила, что секретариату следует представить WP.29 его обновленный вариант для рассмотрения на следующей сессии (июнь 2013 года) с учетом комментариев, которые будут получены.

С. Выражение признательности

81. Узнав о том, что г-н Янник Суше (Франция) и г-н Альдо Басси (Италия) больше не будут принимать участие в сессиях по причине их выхода на пенсию, GRPE с признательностью отметила их значительный вклад в работу группы и пожелала им всего наилучшего.

XX. Предварительная повестка дня следующей сессии

А. Следующая внеочередная сессия GRPE

82. Шестьдесят седьмая сессия GRPE – внеочередная сессия, которую планируется провести во Дворце Наций в Женеве в четверг, 14 ноября 2013 года, с 14 ч. 30 м. до 17 ч. 30 м.:

1. Утверждение повестки дня.
2. Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ).
3. Прочие вопросы.

В. Следующая очередная сессия GRPE

83. Шестьдесят восьмая сессия GRPE – следующая очередная сессия GRPE, которую планируется провести во Дворце Наций в Женеве (вторник, 7 января 2014 года, 9 ч. 30 м. – пятница, 10 января 2014 года, 12 ч. 30 м.) при условии подтверждения этого решения секретариатом (см. GRPE-68-01).

С. Предварительная повестка дня следующей очередной сессии GRPE

84. Следующая очередная сессия самой GRPE начнется в 9 ч. 30 м. в четверг, 9 января 2014 года, и завершится в 12 ч. 30 м. в пятницу, 10 января 2014 года:

1. Утверждение повестки дня.
2. Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).
3. Транспортные средства малой грузоподъемности:
 - a) всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ);
 - b) процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПИМСКВ);
 - c) Правила ООН № 68 (измерение максимальной скорости, в том числе электромобилей), 83 (выбросы загрязняющих веществ транспортными средствами категорий M₁ и N₁), 101 (выбросы CO₂/расход топлива) и 103 (сменные устройства для предотвращения загрязнения).
4. Большегрузные транспортные средства:
 - a) большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС);
 - b) модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ);
 - c) Правила № 49 ООН (выбросы загрязняющих веществ из двигателей с воспламенением от сжатия и двигателей с принудительным зажиганием (работающих на СНГ и КПП));
 - d) Глобальные технические правила (ГТП) ООН № 4 (всемирная согласованная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСБМ)), 5 (всемирные согласованные требования, касающиеся бортовых диагностических систем для двигателей большой мощности (ВС-БДС)) и 10 (выбросы вне цикла испытания (ВВЦ)).
5. Правила ООН № 85 (измерение полезной мощности и 30-минутной мощности) и 115 (модифицированные системы СНГ и КПП).
6. Сельскохозяйственные и лесные тракторы, внедорожная подвижная техника:
 - a) Правила ООН № 96 (выбросы загрязняющих веществ из дизельных двигателей (сельскохозяйственных тракторов)) и 120 (полезная мощность тракторов и внедорожной мобильной техники);
 - b) ГТП № 11 ООН (двигатели).
7. Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ).
8. Газомоторные транспортные средства (ГМТС).
9. Мотоциклы и мопеды:
 - a) требования к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) транспортных средств категории L;
 - b) Правила ООН № 40 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мотоциклами) и 47 (выбросы газообразных загрязняющих веществ мопедами);

- с) ГТП № 2 ООН (всемирный согласованный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ)).
- 10. Электромобили и окружающая среда (ЭМОС).
- 11. Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС).
- 12. Качество топлива (КТ).
- 13. Международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).
- 14. Возможность утилизации.
- 15. Качество воздуха внутри транспортных средств (КВТС).
- 16. Соглашение 1997 года (периодические технические осмотры): Предписание № 1 ООН (охрана окружающей среды).
- 17. Обмен информацией о требованиях в отношении выбросов:
 - а) европейская политика в отношении выбросов CO₂ большегрузными автомобилями;
 - б) обмен другой информацией.
- 18. Прочие вопросы.

D. Неофициальные совещания в связи со следующей очередной сессией GRPE

85. Расписание неофициальных совещаний в связи со следующей очередной сессией самой GRPE (январь 2014 года):

<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Группа</i>
7 января 2014 года	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Большегрузные гибридные транспортные средства (БГТС)
	9 ч. 00 м. – 11 ч. 00 м.	Процедура испытания мобильных систем кондиционирования воздуха (ПИМСКВ)
	11 ч. 00 м. – 13 ч. 00 м.	Определения силовых установок транспортных средств (ОСУТС)
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Газомоторные транспортные средства (ГМТС)
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Электромобили и окружающая среда (ЭМОС)
8 января 2014 года	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Модифицированные устройства ограничения выбросов (МУОВ)
	9 ч. 00 м. – 13 ч. 00 м.	Всемирная согласованная процедура испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ)
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Программа измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ)

<i>Дата</i>	<i>Время</i>	<i>Группа</i>
	14 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Требования к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЭППР) транспортных средств категории L
9 января 2014 года	9 ч. 30 м. – 17 ч. 30 м.	Собственно GRPE (GRPE)
10 января 2014 года	9 ч. 30 м. – 12 ч. 30 м.	Собственно GRPE (GRPE)

86. Повестки дня этих совещаний будут подготовлены соответствующими секретарями и распространены среди членов каждой группы до начала каждого совещания. Все эти совещания будут проводиться без устного перевода.

Приложение I

Перечень неофициальных документов, распространенных без официального условного обозначения

<i>GRPE-66-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
01-Rev.2	секретариатом	1	A	Неофициальные совещания в связи с сессией самой GRPE: бронирование залов заседаний и расписание	a)
2	ВПИМ	3 a)	A	Текст проекта ГТП по ВПИМ	c)
3	Кореей	18 a)	A	Предложение по новым ГТП ООН, касающимся качества воздуха внутри транспортных средств (КВТС)	a)
4-Rev.1	ЕК	3 c)	A	Предложение по поправкам к поправкам серии 07 к Правилам № 83 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11)	c)
5	секретариатом	8	A	Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 110 ООН (специальное оборудование для КПП/СПГ) (в соответствии с решением, принятым GRSG на ее 104-й сессии)	a)
6	МУОВ	4 b)	A	Технологические схемы, объясняющие приложения к проекту варианта 00 правил ООН, касающихся МУОВ (для включения в документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/06 с целью внесения поправок)	a)
7	МУОВ	4 b)	A	Предложение по поправке к новым правилам ООН о единообразных предписаниях, касающихся официального утверждения модифицированных устройств ограничения выбросов для большегрузных автомобилей	c)
8	МУОВ	4 b)	A	Памятная записка на имя Председателя неофициальной группы GRPE по модифицированным устройствам ограничения выбросов	a)
9-Rev.1	секретариатом	18 b)	A	Обновленная информация о проекте доклада о воздействии дизельных транспортных средств и двигателей на качество воздуха, о воздействии выбросов загрязняющих веществ на окружающую среду и здоровье человека	a)
10	Европейской комиссией	4 c)	A	Предложение по внесению изменений в документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/8 и по новым поправкам к поправкам серии 06 к Правилам № 49	b)

<i>GRPE-66-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
11	Европейской комиссией	9 а)	А	Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по требованиям к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) транспортных средств категории L	b)
12	Европейской комиссией	9 а)	А	Запрос о разрешении на внесение поправок в ГТП № 2 ООН и разработку новых ГТП ООН и Правил ООН в сфере требований к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) для транспортных средств малой грузоподъемности	a)
13	представителем по МОУТКТС	13	А	Порядок обсуждения технических требований, касающихся МОУТКТС, и проект доклада к неофициальному совещанию	a)
14-Rev.1	секретариатом	1	А	Общая информация о GRPE	a)
15	секретариатом	2	А	Доклад о работе последней сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств	a)
16	МОПАП	3 с)	А	Предложение по поправкам серии 06 к Правилам № 83 ООН	c)
17	МОПАП	3 с)	А	Предложение по поправкам к проекту дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 101 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/9)	b)
18-Rev.3	секретариатом	1	А	Обновленная повестка дня	a)
19	ГМТС	5	А	Предложение по поправкам к Правилам № 115 ООН	b)
20	ГМТС	8	А	Информация в обоснование поправок к Правилам № 110 ООН, касающимся транспортных средств, работающих на СПГ	a)
21-Rev.1	ПИЧ	7	А	Обновленная информация о ходе работы	a)
22	ЕК	3 с)	А	Перенос требований стандарта Евро-6 в Правила № 83 ООН и предложение по поправкам к правилам № 101 и 103 ООН	a)
23	БГТС	4 а)	А	Неофициальная группа по большегрузным гибридным транспортным средствам (БГГ): доклад для GRPE	a)
24	БГТС	4 а)	А	Статус неофициальной группы по большегрузным гибридным транспортным средствам	a)
25	ГМТС	4 с)	А	Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 05 к Правилам № 49 (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/7): изменения и дополнения	b)

<i>GRPE-66-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
26	ГМТС	8	A	Доклад для GRPE	a)
27	ГМТС	8	A	Информация для GRPE о транспортных средствах, работающих на СПГ, по просьбе GRSG	a)
28	МУОВ	4 b)	A	Предложение по поправке к документу ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/6	b)
29	ОСУТС	11	A	Доклад о ходе работы для шестьдесят шестой сессии GRPE	a)
30	ПИЧ	7	A	Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по программе измерения выбросов взвешенных частиц	b)
31	ЕППР	9 a)	A	Доклад НРГ по экологическим требованиям и требованиям относительно тяговых характеристик транспортных средств малой грузоподъемности	a)
32	МОПАП	3 c)	A	Предложение о внесении поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/11, касающийся Правил № 83 ООН (выбросы транспортными средствами M ₁ и N ₁)	c)
33 (отозван)	МОПАП	13	A	Замечания относительно проекта GRPE, касающегося потенциальных вопросов, применимых к МОУТКТС, который был представлен в документе GRPE-65-19	a)
34-Rev.1	ВПИМ-СЕЦ	3 a)	A	Доклад о ходе работы по всемирному циклу испытания транспортных средств малой грузоподъемности и формированию режима	a)
35-Rev.1	МОПАП	4 c)	A	Предложение по внесению поправки к рабочему документу GRPE ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2013/8 и неофициальному документу GRPE-66-10 GRPE	b)
36	ВПИМ-СЕЦ	3 a)	A	Четырнадцатое совещание ВПИМ-СЕЦ и разработка ГТП ООН: доклад о ходе работы	a)
37	Российской Федерацией	14	A	Предложение о внесении поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/2013/50 (предложение по новым правилам ООН, касающимся возможности утилизации автотранспортных средств)	a)
38	ЭМОС	10	A	Доклад для GRPE	a)
39	ГМТС	4 c)	A	Включение двухтопливных двигателей в поправки серии 05 к Правилам 49 (Евро-V)	a)
40	Кореей	18 a)	A	Представление предложения о новых ГТП ООН по качеству воздуха внутри транспортных средств (КВТС)	a)

<i>GRPE-66-</i>	<i>Представлен</i>	<i>Пункт повестки дня</i>	<i>Язык</i>	<i>Название</i>	<i>Стадия</i>
41	МОПАП	14	А	Предложение по поправкам к документу GRPE-66-37, представленному Российской Федерацией (о проекте новых правил, касающихся возможности утилизации автотранспортных средств)	а)
42	МУОВ	4 b)	А	Доклад о ходе работы для GRPE	а)

Примечания:

- а) Рассмотрение завершено, либо документ подлежит замене.
- б) Документ принят и передан WP.29.
- с) Рассмотрение будет продолжено на основе официального документа.

Приложение II

[Только на английском языке]

Неофициальные совещания, проводимые в связи с сессией GRPE

<i>Date</i>	<i>Time</i>	<i>Group</i>
3 June 2013	9:30 a.m. – 12:30 p.m.	Retrofit Emission Control devices (REC)
	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Electric Vehicles and the Environment (EVE)
4 June 2013	9:30 a.m. – 12:30 p.m.	Heavy Duty Hybrids (HDH)
	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Gaseous Fuelled Vehicles (GFV)
	9:30 a.m. – 5:30 p.m.	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) – GTR drafting meeting
5 June 2013	9:30 a.m. – 5:30 p.m.	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) – Development of the Test Procedure (DTP) and Development of the Harmonized driving Cycle (DHC)
7 June 2013	2:30 p.m. – 5:30 p.m.	Environmental and Propulsion Performance Requirements of L-category vehicles (EPPR)

Приложение III

[Только на английском языке]

Перечень неофициальных рабочих групп, целевых групп и подгрупп GRPE

<i>Name (Acronym) (Status)</i>	<i>Chair or Co-chairs</i>	<i>Secretaries</i>	<i>End of mandate</i>
Environmental and Propulsion Performance Requirements of L-category vehicles (EPPR) (group)	Petter Åsman, petter.asman@trafikverket.se	Thomas Vercammen, Thomas.Vercammen@honda-eu.com	June 2016
Electric Vehicles and the Environment (EVE) (group)	Michael Olechiw, Olechiw.Michael@epamail.epa.gov Chen Chunmei (vice-Chair), chencm@miit.gov.cn Kazuyuki Narusawa (vice-Chair), narusawa@ntsel.go.jp	Stéphane Couroux, stephane.couroux@ec.gc.ca	November 2014
Heavy Duty Hybrids (HDH) (group)	Petter Åsman, petter.asman@trafikverket.se	Jürgen Stein, hj.stein@daimler.com	June 2014
Gaseous Fuelled Vehicles (GFV) (group)	André Rijnders, arijnders@rdw.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Salvatore Piccolo, s.piccolo@federchimica.it	June 2014
Heavy Duty Dual-Fuel Task Force (HDDV TF) (task force)	Jean-François Renaudin, jean-francois.renaudin@volvo.com Henk Dekker, henk.j.dekker@tno.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org	June 2014
Liquefied Natural Gas Task Force (LNG TF) (task force)	Paul Dijkhof, Paul.Dijkhof@kiwa.nl	Jeffrey Seisler, jseisler@cleanfuelsconsulting.org Jaime Del Alamo, jaime.alamo@ngvaeurope.eu	June 2014
Mobile Air Conditioning Test Procedure (MACTP) (group)	André Rijnders, arijnders@rdw.nl	Hanns-Peter Bietenbeck, hbietenb@ford.com Caroline Hosier, chosier@ford.com	June 2014
Particle Measurement Programme (PMP) (group)	Giorgio Martini, giorgio.martini@jrc.ec.europa.eu	Caroline Hosier, chosier@ford.com	June 2017 (to be confirmed by WP.29)

<i>Name (Acronym) (Status)</i>	<i>Chair or Co-chairs</i>	<i>Secretaries</i>	<i>End of mandate</i>
Retrofit Emission Control devices (REC) (group)	Henk Baarbé, henk.baarbe@minienm.nl	Dirk Bosteels, dirk.bosteels@aecc.be	June 2014
Vehicle Propulsion System Definitions (VPSD) (group)	Christoph Albus, christoph.albus@bmvbs.bund.de	Daniela Leveratto, dleveratto@oica.net	March 2014 (to be confirmed by WP.29)
Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) (group)		Noriyuki Ichikawa (technical secretary), nick@ichikawa.tec.toyota.co.jp	March 2014
Development of the Harmonized driving Cycle (DHC) (subgroup)	Hajime Ishii, ishii@ntsel.go.jp	Noriyuki Ichikawa, nick@ichikawa.tec.toyota.co.jp	March 2014
Development of the Test Procedure (DTP) (subgroup)	Giovanni D'Urbano, giovanni.durbano@bafu.admin.ch	Jakob Seiler, seiler@vda.de	March 2014
Validation Task Force (VTF) (subgroup task force)	Alessandro Marotta, alessandro.marotta@jrc.ec.europa.eu		March 2014
Lab Process-Electric Vehicles (LabProcEV) (subgroup subgroup)	Kazuki Kobayashi, ka-koba@shinsa.ntsel.go.jp Per Olund, per.ohlund@transportstyrelsen.se		March 2014
Lab Process-Internal Combustion Engines (LabProcICE) (subgroup subgroup)	Stephan Redmann, Stephan.Redmann@bmvbs.bund.de Beatrice Lopez, beatrice.lopez@utac.com Konrad Kolesa, Konrad.Kolesa@audi.de		March 2014
Additional Pollutants (AP) (subgroup subgroup)	Astorga Covadonga, covadonga.astorga-llorens@jrc.ec.europa.eu Oliver Moersch, oliver.moersch@daimler.com		March 2014
Particulate Mass-Particle Number (PM-PN) (subgroup subgroup)	Caroline Hosier, chosier@ford.com Celine Vallaude, celine.vallaude@utac.com		March 2014
Reference Fuel (RF) (subgroup subgroup)	William Coleman, william.coleman@volkswagen.de		March 2014

Приложение IV

Предложение по дополнению 6 к Правилам № 115 ООН

Пункт 2 приложения 6А изменить следующим образом:

"2. Расчет коэффициента потребления энергии СНГ

Уровень потребления топлива рассчитывают на основе выбросов углеводородов, монооксида углерода и диоксида углерода, определенных по результатам измерения исходя из предположения, что в ходе испытания сжигается только СНГ.

После этого коэффициент потребления энергии СНГ в ходе цикла рассчитывают по следующей формуле:

$$G_{LPG} = M_{LPG} * 10000 / (FC_{norm} * dist * d),$$

где:

G_{LPG} – показатель потребления энергии СНГ (%);

M_{LPG} – масса СНГ, потребленного в ходе цикла (кг);

FC_{norm} – средний показатель потребления (л/100 км), рассчитанный в соответствии с подпунктом b) пункта 1.4.3 приложения 6 к Правилам № 101. В случае применимости поправочный коэффициент cf в уравнении, используемом для определения FC_{norm} , рассчитывают с использованием соотношения Н/С в газообразном топливе;

$dist$ – расстояние, пройденное в ходе цикла (км);

d – плотность $d = 0,538$ кг/л".

Пункт 2 приложения 6В изменить следующим образом:

"2. Расчет коэффициента потребления энергии КПП

Уровень потребления топлива рассчитывают на основе выбросов углеводородов, монооксида углерода и диоксида углерода, определенных по результатам измерения исходя из предположения, что в ходе испытания сжигается только КПП.

После этого коэффициент потребления энергии КПП в ходе цикла рассчитывают по следующей формуле:

$$G_{CNG} = M_{CNG} * cf * 10000 / (FC_{norm} * dist * d),$$

где:

G_{CNG} – показатель потребления энергии КПП (%);

M_{CNG} – масса КПП, потребленного в ходе цикла (кг);

FC_{norm} – показатель потребления топлива ($m^3/100$ км), рассчитанный в соответствии с подпунктом с) пункта 1.4.3 приложения 6 к Правилам № 101;

$dist$ – расстояние, пройденное в ходе цикла (км);

d – плотность $d = 0,654 \text{ кг/м}^3$;

cf – поправочный коэффициент исходя из следующих значений:

cf = 1 в случае эталонного топлива G20;

cf = 0,78 в случае эталонного топлива G25".

Приложение V

Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по программе измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ)

1. История вопроса
 - 1.1 С момента создания группы по программе измерения выбросов взвешенных частиц (ПИЧ) ее деятельность была сосредоточена на разработке альтернативной системы показателей, обладающей повышенной чувствительностью по сравнению с существующей системой измерения массы взвешенных частиц (ВЧ), для двигателей/транспортных средств большой и малой мощности (транспортных средств категорий М и N).
 - 1.2 Этот этап завершился после разработки и включения в Правила № 83 (выбросы транспортными средствами M_1 и N_1) (П83) и 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (работающих на СНГ и КППГ)) (П49) метода определения количества частиц (КЧ) для тонкодисперсных твердых частиц и после оптимизации процедуры измерения количества ВЧ, предусмотренной в П83. Первоначально протокол КЧ применялся только к дизельным двигателям/транспортным средствам в соответствии с поправками серии 06 к П83 (П83.06) и П49 (П49.06), а затем был распространен на двигатели с непосредственным впрыском топлива и с искровым зажиганием в соответствии с П83.06.
2. Круг ведения
 - 2.1 Европейский союз (ЕС) и Швейцария обратились с просьбой дополнительно проанализировать взвешенные частицы в выбросах двигателями с искровым зажиганием в отношении размера частиц (уменьшение на 50% отсекаемого размера частиц (d_{50})) и выбросов, образующихся в условиях работы на богатой горючей смеси. С учетом результатов этого анализа, возможно, потребуется продолжить работу по адаптации процедур/аппаратуры для измерения и установления соответствующих предельных значений.
 - 2.2 Кроме того, было предложено рассмотреть вопрос о необходимости распространения процедур измерения выбросов взвешенных частиц на дополнительные источники, такие как износ шины и тормозов. Хотя аспекты анализа, касающиеся последствий для здоровья, выходят за пределы компетенции экспертов по вопросам измерения, группа должна быть готова к тому, чтобы взять на себя разработку процедур измерения, если будет установлена явная необходимость в этом.
 - 2.3 По мере необходимости группа должна заниматься обновлением информации и включением обновленных процедур испытания в правила ООН № 83, 49 и 96 (выбросы загрязняющих веществ дизельными двигателями (сельскохозяйственных тракторов)).

- 2.4 На более позднем этапе группа, возможно, рассмотрит вопрос о переносе разработанной процедуры в Глобальные технические Правила № 4 ООН (ГТП ООН) и в планируемые ГТП ООН, касающиеся всемирных согласованных процедур испытания транспортных средств малой грузоподъемности (ВПИМ) и цикла испытаний (ВЦИМ).
3. График работы
- 3.1 Работа группы по программе измерения выбросов взвешенных частиц должна быть завершена к июню 2017 года. В надлежащее время GRPE следует рассмотреть вопрос о продлении и расширении мандата группы в плане разработки и утверждения новых процедур испытания, касающихся, например, систем измерения КЧ, совместимых с ПСИВ, износа шин/тормозов, если возникнет такая необходимость.
4. Сфера и направления деятельности
- 4.1 Измерение массы ВЧ в отработавших газах
- Примечания:
- a) Измерение уровня выбросов ВЧ из двигателей/транспортных средств большой мощности и внедорожной подвижной техники (ВПТ) исключено из круга ведения группы по ПИЧ, так как недавно эта процедура была подробно пересмотрена в соответствующих ГТП ООН. Вносить существенные технические изменения в ближайшее время не предусматривается.
 - b) Транспортные средства малой мощности также исключены в результате последнего пересмотра проекта ГТП ООН, касающихся ВПИМ. Вносить существенные технические изменения в ближайшее время не предусматривается.
- 4.2 Измерение КЧ в отработавших газах
- 4.2.1 Нынешняя сфера охвата процедуры измерения КЧ будет при необходимости адаптирована с учетом технического прогресса. Предусмотрены следующие возможные варианты:
- a) Транспортные средства малой мощности, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия.
 - b) Двигатели с воспламенением от сжатия/транспортные средства большой мощности.
 - c) Транспортные средства малой мощности с принудительным зажиганием, оснащенные двигателями с прямым впрыском.
 - d) Транспортные средства большой мощности с принудительным зажиганием, оснащенные двигателями с прямым впрыском.
- 4.2.2 Расширение сферы деятельности
- a) Анализ измерений КЧ для выбросов отработавших газов из ВПТ. Подготовка доклада для GRPE.
 - b) Определение возможности точных, надежных, периодических воспроизводимых измерений регенерации дизельного топлива транспортных средств малой мощности с использованием оборудования ПИЧ при $d_{50} = 23$ нм.

- c) Анализ выбросов взвешенных частиц транспортными средствами с принудительным зажиганием, оснащенными двигателями с прямым впрыском, во время регенерации, при наличии на рынке транспортных средств с такой технологией.
 - d) Измерения КЧ в первичных отработавших газах в ходе испытания двигателей большой мощности на динамометрическом стенде в целях использования для официального утверждения типа.
- 4.3 Аппаратура для измерения КЧ – транспортные средства большой и малой мощности
- 4.3.1 Существующая аппаратура ПИЧ для измерения КЧ (уменьшение d50):
- a) В качестве первого шага анализ распределения по размерам частиц, выбрасываемых транспортными средствами малой мощности, оснащенными двигателями с принудительным зажиганием и двигателями с воспламенением от сжатия, а также двигателями большой мощности с принудительным зажиганием и с воспламенением от сжатия и транспортными средствами большой мощности, оснащенными такими двигателями.
 - b) Определение явной необходимости пересмотра – в случае двигателей/транспортных средств как большой, так и малой мощности, – нижнего порога отсекаемого размера частиц d50 при значении ПИЧ, равном 23 нм.
 - c) Если такая необходимость существует – определение соответствующего пересмотренного значения d50, разработка практической/надлежащей методологии измерения и установление пересмотренных предельных значений КЧ. Цель: единая система измерения для ВПТ/транспортных средств большой мощности/транспортных средств малой мощности.
 - d) Определение возможности точных, надежных, периодических и воспроизводимых измерений регенерации дизельного топлива транспортных средств малой мощности при использовании нового отсекаемого размера частиц.
 - e) Разработка – в целях официального утверждения типа – метода измерения КЧ в первичных отработавших газах, пригодного для динамометрического стенда для двигателей (двигателей большой мощности и ВПТ).
- 4.4 Инструкции по калибровке
- 4.4.1 Обновление существующих инструкций по калибровке.
- a) Пересмотр и обновление документов с инструкциями по калибровке счетчика взвешенных частиц (СВЧ) и удалителя летучих частиц (УЛЧ) с учетом:
 - i) технического прогресса;
 - ii) работы, проводимой в рамках Европейского метрологического исследовательского проекта (ЕМИП) ENV-02;

- iii) ISO 27891;
 - iv) межлабораторных испытаний (МИ) по УЛЧ: основной калибровки счетчика конденсированных частиц (СКЧ) и рекомендаций в отношении летальных доз аэрозолей.
- b) Сбор соответствующих материалов о калибровке для их включения в качестве передовой практики.
 - c) Пересмотр и обновление инструкций по калибровке для СВЧ и УЛЧ в случае уменьшения нижнего порога отсекаемого размера частиц d50 при значении ПИЧ, равном 23 нм.

4.5 Анализ

- a) Физические характеристики частиц продуктов сгорания, источником которых являются транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием и с воспламенением от сжатия.
- b) Выбросы транспортными средствами, оснащенными двигателями с многоточечной системой впрыскивания топлива, на которые в настоящее время не распространяются требования стандарта Евро-6 в отношении предельных значений КЧ, особенно в условиях работы на богатой горючей смеси (например, при холодном запуске двигателя, работе двигателя с большой нагрузкой).
- c) Обзор научной литературы для сбора и обобщения имеющихся знаний о физических характеристиках и распределении по размерам частиц, образующихся в результате износа тормозов и шин.

5. Правила процедуры

- 5.1 В работе неофициальной группы могут принять участие все члены GRPE. Никаких ограничений числа участников от любой страны или организации в работе неофициальной группы в настоящее время не предусматривается.
- 5.2 Руководить работой неофициальной группы будут председатель и секретарь.
- 5.3 Рабочим языком неофициальной группы будет английский язык.
- 5.4 Все документы и/или предложения представляются секретарю группы в приемлемом электронном формате, как правило в соответствии с руководящими указаниями ЕЭК ООН, заблаговременно до начала совещаний. Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены по меньшей мере за пять рабочих дней до начала запланированного совещания.
- 5.5 Неофициальная группа проводит регулярные совещания в связи с сессиями GRPE. Дополнительные совещания организуются по запросу.
- 5.6 Повестка дня и соответствующие документы будут заблаговременно распространяться среди всех членов неофициальной группы до начала всех запланированных совещаний.

- 5.7 Процесс работы будет осуществляться на основе консенсуса. В тех случаях, когда консенсуса достичь невозможно, председатель неофициальной группы представляет GRPE различные точки зрения. При необходимости председатель может запрашивать указания GRPE.
- 5.8 GRPE будет регулярно информироваться о ходе работы неофициальной группы председателем или секретарем в устной форме или при помощи неофициального документа.
- 5.9 Все рабочие документы распространяются в цифровом формате. Продолжится использование отдельного сегмента по ПИЧ на веб-сайте ЕЭК ООН.

Приложение VI

Круг ведения и правила процедуры неофициальной рабочей группы по требованиям к экологической эффективности и тяговым характеристикам (ЕППР) транспортных средств категории L

1. История вопроса
 - 1.1 Настоящее предложение об учреждении неофициальной рабочей группы по требованиям к экологической эффективности и тяговым характеристикам транспортных средств категории L согласовано с нынешней инициативой Европейской комиссии по пересмотру процедур официального утверждения типа таких транспортных средств. Транспортное средство категории L – название семейства транспортных средств малой грузоподъемности, таких как велосипеды на электротяге, мопеды, мотоциклы, трициклы и квадрициклы. В настоящее время в рамках процесса принятия решений Европейского союза разрабатываются одно предложение, три делегированных законодательных акта и один исполнительный акт, в том числе Регламент о требованиях к экологической эффективности и тяговым характеристикам (РЕППР). Европейская комиссия желает, насколько это возможно, заменить законодательный текст в РЕППР ссылками на международные правила, предпочтительно правила ООН, в целях повышения гармонизации на глобальном уровне.
2. Круг ведения
 - 2.1 Участниками неофициальной рабочей группы могут стать все заинтересованные стороны, включая экспертов от Договаривающихся сторон и отрасли.
 - 2.2 Неофициальная группа будет наращивать средства и ресурсы для:
 - a) выяснения нынешней ситуации в сфере регулирования и требований относительно тяговых характеристик транспортных средств категории L на различных рынках;
 - b) определения потенциальных путей изменения или установления правил ООН и глобальных технических правил ООН (ГТП ООН), с тем чтобы по меньшей мере сохранить, а в идеале повысить, нынешние уровни согласованности;
 - c) работы над правилами ООН в рамках соглашений 1958 года и, особенно, 1998 года, с учетом необходимости технологически объективных процедур испытания, которые не дискриминируют отдельные технологии или конфигурации транспортных средств;
 - d) учета реальной репрезентативности предлагаемых процедур испытаний;
 - e) получения самой свежей информации о рассматриваемых вопросах на основе регулярного диалога и материалов, представляемых экспертами.

3. График работы
- 3.1 Работу неофициальной группы и возможное принятие правил ООН и ГТП ООН планируется завершить до 169-й сессии WP.29 в июне 2016 года.
4. Правила процедуры
- 4.1 Правило 1: участие

В работе неофициальной группы могут принять участие все члены GRPE. Нет никаких ограничений на число участников от любой страны и организации, представленной в GRPE.
- 4.2 Правило 2: сессии
 - a) Сессии проводятся по графику, утвержденному GRPE. Председатель управляет различными аспектами работы, обеспечивая надлежащее выполнение плана действий, утвержденного GRPE, а также установление и соблюдение основных этапов и сроков. Председатель или секретариат информируют участников о дате и месте проведения совещаний по крайней мере за один месяц до их начала.
 - b) Документы для обсуждения на совещаниях представляются в секретариат для распространения среди участников по крайней мере за две недели до начала совещаний. Все документы размещаются на веб-сайте GRPE ЕЭК ООН.

Все документы и/или предложения представляются секретарю группы в приемлемом электронном формате, как правило в соответствии с руководящими указаниями ЕЭК ООН, заблаговременно до начала совещаний.

Группа может отказаться от обсуждения любого вопроса или предложения, которые не были распространены по меньшей мере за пять рабочих дней до начала запланированного совещания.
 - c) Секретариат заблаговременно распространяет повестку дня и соответствующие документы среди всех членов неофициальной группы до начала всех запланированных совещаний.
 - d) Все рабочие документы распространяются в цифровом формате. Создается отдельный веб-сайт ЕППР, и адреса URL распространяются среди всех соответствующих сторон.
 - e) Процесс работы осуществляется на основе консенсуса. В тех случаях, когда консенсуса достичь невозможно, председатель неофициальной группы представляет GRPE различные точки зрения. При необходимости председатель может запрашивать указания GRPE.
 - f) GRPE регулярно информируется о ходе работы неофициальной группы председателем или секретарем в устной форме или при помощи неофициального документа.
 - g) Официальным языком неофициальной группы является английский язык.

- 4.3 Правило 3: председатель и секретариат
- a) Неофициальная группа имеет председателя и секретаря.
 - b) Секретариат обеспечивает административную поддержку для всех сессий, включая подготовку докладов о работе сессий.
-